

# GESCHICHTSWERKSTATT GRÖPELINGEN E.V.

in den Räumen des Arbeitervereins „Use Akschen“  
im Untergeschoss des LICHTHAUSES,  
28237 Bremen, Hermann-Prüser-Str. 4

## Geschichte der AG „Weser“

- 1843** Am 8. November wurde auf der ehemaligen Stephani-Kirchweide die Stahlbaufirma **Waltjen & Leonhard** gegründet. Zunächst wurden dort Heizungen, Brücken und andere Eisenteile von ca. 500 Beschäftigten gebaut.
- 1846** nannte man die Firma in Waltjen & Co um. Es folgte der Bau der ersten Helling und der Bau von stählernen Baggerschiffen und Schuten.
- 1847** Fertigstellung des ersten Passagier-Seitenraddampfers „Roland“ für die Flussfahrt im Auftrag der B. G. Schünemann A.G. mit der **Bau-Nr. 1**.
- 1851** stellte Carsten Waltjen die eisernen Schwimmtore für die Schleuse des Neuen Hafens von Bremerhaven her.
- 1857** Fertigstellung des zweiten Passagier-Seitenraddampfers „Werra“ für die Flussfahrt im Auftrag des **Norddeutschen Lloyd (NDL)**
- 1865** Fertigstellung des ersten seetüchtigen Passagierdampfers „Nordsee“ (46,94 m x 6,71 m) im Auftrag des Norddeutschen Lloyd
- 1871** Fertigstellung des ersten Spierentorpedobootes „I“ im Auftrag der **Kaiserlichen Marine**
- 1872** wurde die Firma unter Beteiligung von Bremer Kaufleuten und Reedern in die Actien-Gesellschaft "Weser" umgewandelt. Die neue Firmenleitung steigerte die Rüstungsproduktion bis 1905 auf einen Anteil von 50%. Die AG "Weser" kam bis 1901 auf eine Beschäftigtenzahl von ca. 1500.
- 1905** zog die AG „Weser“ mit ca. 500 Beschäftigten nach Gröpelingen auf ein neues Gelände um, das seit 1886 im Zuge der Weserbegradigung durch **Franzius** entstanden war.
- 1908** Fertigstellung des Großkreuzers „Gneisenau“ im Auftrag der Kaiserlichen Marine mit der **Bau-Nr. 144**, ca. 4000 Beschäftigte
- 1910** ca. 2000 Beschäftigte
- 1911** Fertigstellung des Frachtdampfers "Arnfried" für die Hamburg-Bremer Afrika-Linie. In den Jahren bis 1914 wurden 40 Fracht- und Passagierschiffe für NDL, Hansa, Neptun, Hamburg-Bremer-Afrika-Linie und Roland-Linie erstellt. In den Jahren 1914 bis 1918 wurden 6 Kriegsschiffe und 86 U-Boote, davon 3 für Österreich, gebaut.
- 1913** Werftarbeiterstreik. Der sich in der SPD herausbildende linke Flügel hatte zunehmend an Sympathien bei den Werftarbeitern gewonnen. Es gelang ihnen im Verlauf des Ersten Weltkrieges auf der Werft ein Vertrauensmännersystem aufzubauen. Dieses spielte eine wichtige Rolle bei Auslösung der vier großen Streiks während des 1. Weltkrieges.
- 1914-1918** ca. 6000 Beschäftigte in der Kriegsproduktion
- 1916** streikten Werftarbeiter der AG "Weser" anlässlich der Verurteilung von Karl Liebknecht.
- 1917** Ende März kam es während eines Streiks bei einer Demonstration zu einem Polizeieinsatz.
- 1918** Der Januarstreik und die Revolution in Bremen wurde im Wesentlichen von den Arbeitern der AG "Weser" getragen. Der AG-Weser-Betriebsrat stellte ca. die Hälfte des Arbeiter- und Soldatenrates in der **Bremer Räterepublik**, die 1919 auf der AG "Weser" ihr Ende fand.
- 1919 bis 1923** beschäftigte die AG "Weser" bis zu 8200 Mann. Bis dahin waren 30 Neubauten erstellt worden.
- 1921** übernahm **Franz Stapelfeldt** den Vorsitz im Vorstand der Werft.
- 1926-1928** wurde ein neuer Konzern gegründet: die "Deutsche Schiff- und Maschinenbau Aktiengesellschaft" (Deschimag). Zur Deschimag gehörten neben der AG "Weser" sieben andere Werften, auch die Seebeckwerft und die Tecklenborgwerft in Bremerhaven
- 1926** im Dezember bekam AG "Weser" vom NDL den Auftrag den Schnelldampfer „**Bremen**“ mit 50.000 BRT zu bauen, der etwa 27 Knoten laufen sollte und unter der **Bau-Nr. 872** gebaut wurde. Auf der Überfahrt nach New York am 23.7.1929 holte die "Bremen" das "Blaue Band".
- 1929** Nach der Fertigstellung der "Bremen" entließ die Werft Ende des Jahres mehr als 5000 Mann ihrer 12.000 starken Belegschaft. Die Produktion ging nur noch schleppend voran.
- 1930-1932** Weltwirtschaftskrise, Abbau auf 669 Beschäftigte
- 1934** gründete die Deschimag die "Weser-Flugzeugbau GmbH". So wurden auf dem Gelände der AG "Weser" mit der Montage, Reparatur, Überholung und Teilbau von Flugzeugen begonnen.
- 1935** erhielt die AG "Weser" wieder Aufträge von der deutschen Kriegsmarine, beginnend mit dem Artillerie-Schulschiff „Brummer“.
- 1936-1941** Nach der Schließung von 6 Werften (ausgenommen AG "Weser" und Seebeck), verkauften Bremen und

- das Reich ihre Aktienmehrheit an eine Gruppe Bremer Kaufleute. Krupp übernahm Teile der Aktien, erwarb 1941 die Mehrheit, gliederte die Werft in seinen Konzern ein und stellte sie ganz auf Kriegsschiffbau um.
- 1942-1944** waren auf der AG "Weser" ca 18 500 Menschen beschäftigt, davon waren rund 20% ausländische Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und Häftlinge aus dem KZ Neuengamme. Während des Krieges liefen 203 Schiffe, vorwiegend U-Boote, vom Stapel. Auf der AG "Weser" entwickelte sich ein antifaschistischer Widerstand von KPD- und SPD-Leuten.
- 1945** Nach der Kapitulation setzten die Alliierten die Werft auf die Demontageliste. Der Schiffbau wurde verboten.
- 1948** Dem Bremer Bürgermeister **Wilhelm Kaisen** gelang es, den Erhalt der Werft durchzusetzen. Die AG "Weser" begann wieder mit Schiffsreparaturen und einer ca 500-köpfigen Belegschaft.
- 1950** erreichte Kaisen die Aufhebung der Schiffbau-Verbots.
- 10. Mai 1952:** Das erste Schiff der Nachkriegszeit, das Frachtmotorschiff „**Werratal**“ (104,9 m x 15 m, 2615 BRT) läuft mit der **Bau-Nr. 1265** vom Stapel. Die Belegschaft steigerte sich bis 1957 auf 6200 Beschäftigte.
- 1957-1964** Stagnation, Abbau auf ca 4000 Arbeiter und Angestellte
- 1963** beschloß die Unternehmensleitung ein Sonderinvestitionsprogramm von über 108 Mio. DM, um zukünftig noch größere Schiffe bauen zu können.
- 1964** Die AG "Weser" produziert in Sektionsbauweise. Der Zusammenbau der Sektionen erfolgte u.a. mit Hilfe eines neuen Bock-Krans, der eine Tragkraft von 500 Tonnen hatte und die ganze Helgenbreite des neuerrichteten Großhelgens "Wilhelm" bedienen konnte. Der neue Helgen war für den Bau von Schiffen bis zu 150.000 t Tragfähigkeit ausgelegt.
- 1968** erfolgte die Umrüstung des alten Großhelgen V zum modernen Helgen "Alfried" mit einer Länge von 375 Metern. Dadurch war die AG "Weser" in der Lage, Schiffe bis zu 240.000 t Tragfähigkeit zu bauen. Ein Bockkran mit 780 Tonnen Hebefähigkeit überspannte den ganzen Helgen mit seiner neuen Breite von 66 Metern.
- 1969-1974** Mit dem Bau immer größerer Tanker stiegen die Gewinne sprunghaft. Die 1969-1974 abgelieferten Tanker der Esso-Serie hatten eine Größe von 127 000 BRT.
- 1975-1977** In diesen Jahren war die AG "Weser" mit 5500 Beschäftigten voll ausgelastet. Dafür sorgte die Produktion von Riesentankern mit bis zu 189 000 BRT, darunter die "**Ioannis Colocotronis**".
- 1978** Die allgemein rückläufige Entwicklung in der Schiffbauindustrie führten zu einem abrupten Absatzrückgang und zu Entlassungen auf der Werft. Ende des Jahres gab es nur noch 3000 Mitarbeiter auf der Werft, davon gut die Hälfte in Kurzarbeit. Die Belegschaftsstärke ging bis 1983 noch auf 2200 herunter.
- 1983** Nach Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen verständigten sich die Vorstände der beiden Bremer Werften AG "Weser" und Vulkan auf eine Neustrukturierung des Schiffbaus in Bremen und Bremerhaven: Die AG "Weser" sollte trotz noch bevorstehender Aufträge geschlossen und die Seebeckwerft in Bremerhaven eigenständig fortgeführt werden. Der Bremer Vulkan sollte die Hapag-Lloyd-Werft übernehmen.
- Am 19. September 1983** besetzte die Belegschaft der "Akschen" die Werft mit dem Ziel die damals modernste Werft Europas zu erhalten. Sie musste am 26. September die Besetzung beenden, da eine polizeiliche Räumung, Schadenersatzansprüche und Strafverfolgungen insbesondere der Besatzungskommission zu befürchten waren. Im Oktober wird im Rahmen einer Betriebsversammlung der Arbeiterverein „Use Akschen“ gegründet, der noch heute die Interessen der ehemals Beschäftigten vertritt.
- Am 14. Dezember 1983** lief das letzte Schiff die „Ubena“ für die Deutsche Afrika-Linie Hamburg vom Stapel. Sie war ein Motorschiff mit 20 360 BRT, den Maßen 174 m x 28,4 m und hatte die **Bau-Nr. 1417**.
- Am 31. Dezember 1983** schloss der Krupp-Konzern für immer die Tore der traditionsreichen 140 Jahre alten Großwerft. 2200 Menschen wurden entlassen.

- (für die Richtigkeit: Günter Reichert, Geschichtswerkstatt Gröpelingen e.V.,  
ergänzt mit Belegschaftszahlen von Herbert Kienke, Arbeiterverein Use Akschen e.V.) -

**1. Vorsitzender:** Günter Reichert  
28237 Bremen, Liegnitzstraße 61  
Telefon: +49 (0)421 614815  
e-mail: guenter\_reichert@web.de

**2. Vorsitzender:** Jens Zimmerling  
28237 Bremen, Stettiner Straße 27  
Telefon: +49 (0)421 6166369  
e-mail: groepeligen@arcor.de

**Schriftführerin:** Ilse Andrianopoulos  
27735 Delmenhorst, Rückertweg 64  
Telefon: +49 (0)4221 55889  
e-mail: ilse.niki@gmx.de

**Schatzmeisterin:** Hedda Reichert  
28237 Bremen, Liegnitzstraße 61  
Telefon: (0)421 614815  
e-mail: hedda.reichert@web.de

**Homepage:** <http://geschichtswerkstatt-groepeligen.de> **Bankverbindung:** Kontonr. 1081710, Sparkasse Bremen (BLZ 29050101)